



Porsgrunn kommune

Byutvikling

Arkivsak-dok. 22/01436-15
Saksbehandler Marius Lid

Saksgang
Formannskapet

Møtedato

Rv. 36 Skjelsvikdalen-Skyggestein - høring av revidert forslag til planprogram

Rådmannens innstilling:

Med hjemmel i plan og bygningsloven § 11-13 legges forslag til planprogram for kommunedelplan for rv. 36 Skjelsvikdalen-Skyggestein, datert 22.06.22, ut til høring og offentlig ettersyn.

Rv. 36 er en viktig infrastruktur og går gjennom tett bebyggelse i Grenland. Hovedtyngden av trafikken er lokal. For Porsgrunns del er dette først og fremst et bypakkeprosjekt, og det forutsettes at planlegging og bygging av ny rv. 36 tilpasses byområdet mål og behov. Hensynet til gjennomgangstrafikken må ikke vektlegges sterkere enn det lokale behovet. Lavere fart enn 90 km/t og noe kø må aksepteres for å redusere negative konsekvenser for byområdet.

Porsgrunn kommune registrerer at det er kommet nye statlige signaler om forslag til endring i vegnormalene. Vi støtter Statens vegvesen sine mål om at vegutbygging skal ha god lokal tilpasning, mer gjenbruk av eksisterende vegnett og bygging med et så lite fotavtrykk som mulig. Hvis hele eller deler av ny rv. 36 skal inn i bypakka, så må planleggingen tilpasses slik at kostnadene ikke blir for høye. Det må være nok midler igjen i en ny bypakke til andre nødvendige investeringsprosjekter, og bompengebelastningen for Porsgrunns innbyggere skal ikke økes vesentlig sammenlignet med dagens nivå.

Behov for framtidig kapasitet på rv. 36 i Grenland må sees i sammenheng med de statlige rammebetingelsene som påvirker trafikkveksten. Det skal ikke planlegges for unødvendig høy kapasitet som medfører store inngrep og kostnader. Den videre planprosessen må synliggjøre løsninger som er i tråd med statens byområdepolitikk som gjør Grenland i stand til å nå nullvekstmålet i framtida og følger opp statens premisser for en byvekstavtale. Porsgrunn kommune forutsetter at planarbeidet tar hensyn til lokale behov og ivaretar helheten i transportsystemet i byområdet i vesentlig større grad enn andre riksvegprosjekt. Porsgrunn kommune ønsker å bidra til en effektiv planprosess og gjennom samarbeid finne løsninger som gir tilstrekkelig modenhet for å opprettholde prosjektets prioritering i Nasjonal Transportplan. Dette vil samtidig sikre framdriften i arbeidet med videreføring av Bypakke Grenland.

Forbi Herøya er det tidligere vedtatt tunell, og Porsgrunn kommune anser det som helt utenkelig å legge en ny stamveg i dagen gjennom bydelen. Det forutsettes også at ved etappevis utbygging skal ny vegstrekning i tunell fra Skjelsvikdalen til Klevstrand prioriteres før ny kryssing av elva.

Følgende må innarbeides før planprogrammet fastsettes:

- Hvordan alternativer for ny rv. 36 påvirker personbiltrafikken og hvordan dagens vegnett kan avlastes for å oppnå nullvekstmålet i byområdet.
- Hvordan alternativer for ny rv. 36 bidrar til god rollefordeling mellom nytt og eksisterende vegnett, spesielt for dagens rv. 36 og fv. 32.
- Dersom utredningsprogrammet viser at ny rv. 36 medfører behov for investeringer på eksisterende vegnett, skal dette tas hensyn til ved anbefaling av korridor. Alle investeringsbehov må ta hensyn til premisene byområdet har satt for bompengefinansieringen.
- Mulige kryssløsninger som sikrer at lokaltrafikken kobles på ny rv. 36 i Skjelsvikdalen.

Vedlegg:

1. Revidert forslag til planprogram for rv. 36 Skjelsvikdalen-Skyggestein, datert 22.06.22
2. Notat: Oppdatert informasjon etter Formannskapetets vedtak i Porsgrunn 31.03.22 om riksveg 36 og statens forslag til endring av vegnormaler, datert 21.06.22
3. Protokoll fra sak om Videreføring av Bypakke Grenland – rammer for ny bystrategi og proposisjon til Stortinget, Bystyret den 11.11.21, sak 68/21
4. Protokoll fra sak om planprogram for rv. 36 Skjelsvikdalen-Skyggestein, Formannskapet den 31.03.22, sak 15/22
5. Forslag til planprogram for rv. 36 Skjelsvikdalen-Skyggestein, datert 09.02.22
6. Silingsrapport for rv. 36 Skjelsvikdalen-Skyggestein, datert 01.12.20

Referanser i saken

Plan- og bygningsloven

Bakgrunn

Statens vegvesen (SVV) har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet om å igangsette og utarbeide en kommunedelplan med konsekvensutredning av rv. 36 Skjelsvikdalen-Skyggestein. Som del av planprosessen må det fastsettes et planprogram som viser planområdet, som redegjør for hvilke problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte, og som beskriver hvordan planprosessen skal gjennomføres, jf. plan- og bygningsloven § 4-1. Etter høring fastsettes planprogrammet av Bystyret.

Rv. 36 er prioritert i Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP), og er forutsatt delvis bompengefinansiert. Hele eller deler av prosjektet inngår i en videreføring av Bypakke Grenland. Det vises også til vedtak i Porsgrunn bystyre november 2021, som i et oversendelsesvedtak viser til hvilke tidligere vedtatte prioriteringer som fortsatt skal være gjeldende lokale prioriteringer for en ny bypakke: lokaltog, jernbaneinfrastruktur, rv. 36 i form av tunnel på Herøya og trafiksikkerhetstiltak på øvrig fylkesvegnett (jf. vedlegg 3).

Etter vedtaket i Formannskapet den 31.03.22, sak 15/22, har det vært gjennomført møter mellom SVV og Porsgrunn kommune. Planprogrammet er nå revidert, og det er dette som er grunnlaget for at saken løftes frem til ny behandling.

Saksfremstilling

SVV skal utarbeide kommunedelplan med konsekvensutredning for ny rv. 36 på strekningen Skjelsvikdalen i Porsgrunn kommune til Skyggestein i Skien kommune. Rv. 36 har en sentral rolle i hovedvegsystemet og planlegges på hele strekningen for å sikre en helhetlig løsning for byområdet. Revidert planprogram datert 22.06.22 følger av vedlegg 1.

Prosjektet har følgende samfunns mål:

- Planen skal legge til rette for effektiv og trafiksikker hovedveg mellom E18 og indre Telemark for gods- og persontrafikk.
- Planen skal legge til rette for avlastning av lokalvegene i Skien og Porsgrunn, og på denne måten gjøre det mulig at veksten i trafikk kan tas med kollektiv, sykkel og gange.
- Planen skal gjøre det enklere for kommunene å få til ønsket byutvikling i bybåndet.

Samtidig med planprosessen pågår det forberedelser for videreføring av Bypakke Grenland og kommende forhandlinger om en byvekstavtale. Mer utdypende beskrivelse av koblingen til bypakka og fremtidig byvekstavtale følger av vedlegg 2. Felles vedtak om å videreføre Bypakke Grenland ble gjort i november/desember 2021 (se vedlegg 3). Det skal utarbeides en langsiktig bystrategi med grunnlag for en proposisjon til Stortinget for videreføring av Bypakke Grenland. Vedtaket viser at Grenland vil følge opp føringene i NTP 2022-2033 om en helhetlig tiltakspakke, tilpasset byområdet, som samlet sett oppfyller nullvekstmålet og gir mer attraktive byer.

Tidligere planarbeider, ideseminar med fagpersoner og politikere, og innspill fra nærmiljøet har medført flere forslag til vegtraseer og kryssløsninger. Gjennom silingsprosessen har prosjektet sammenliknet og vurdert ulike traseer på et overordnet nivå og definert vegkorridorer Statens vegvesen mener bør utredes videre. Silingsprosessen og traseer som ikke oppfyller målsettingene i prosjektet eller er for dyre i forhold til den økonomiske ramma er silt ut, jf. vedlagt silingsrapport fra desember 2020.

Endringer innarbeidet i revidert planprogram etter 31.03.22.

Kap. 1.1 Planområde. Området Bjørntvedtbruddet er tatt ut. Nytt planområde er vist i figur 1-1. Tidligere og revidert planområde i Porsgrunn kommune er vist med figur i vedlegg 2.

Kap. 3.4 Dimensjoneringsklasser. Ny tekst om at rundkjøring kan vurderes som kryssløsning dersom det er hensiktsmessig, men opplyser at rundkjøring krever fravik.

Kap. 5. Ny tekst som beskriver hva bredden til vegkorridorene må omfatte.

Kap. 5.2 Beskrivelse av vegkorridorer. Endret beskrivelse gul korridor, samt nytt kart over gul korridor. Gul korridor er snevret inn i boligområder på Sundjordet og Øyekast, samt ved Tørmo kirkegård. Intensjonen i planleggingen er å ta hensyn til bygningene og deres funksjon, mens arealene rundt kan bli midlertidig berørt i anleggsfasen. Det tas også hensyn til renseanlegget på Knarrdalstrand i videre planlegging. Gul vegkorridor er utvidet i Skjelsvikdalen for å omfatte kryssområdet ny E18. Det er satt inn ny figur i beskrivelsen av rød vegkorridor, figur 5-4, som viser hvor det utredes veg i dagen i Porsgrunn.

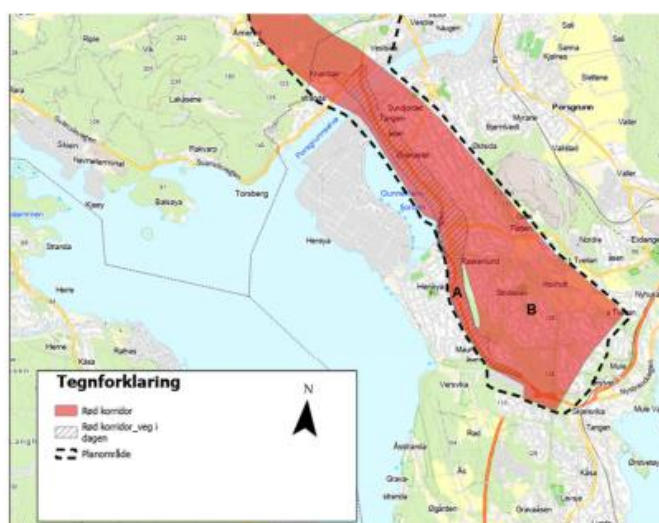
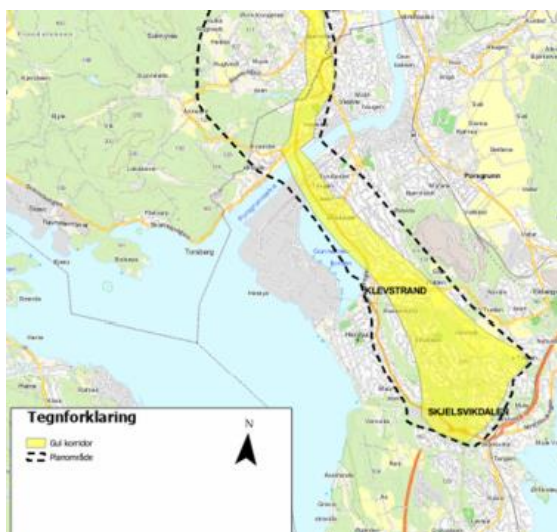
Kap. 7.2. Varsel om planoppstart. Endring av figur 7-1 med revidert planområde.

Kap. 7.5 Kommunedelplanprosessen med fremdriftsplan. Til fastsettelse av planprogrammet vil figur 7-3 og tabell 7-1 bli oppdatert.

Vegkorridorer som anbefales utredet videre

Planprogrammet definerer to alternative hovedkorridorer (gul og rød korridor). Vegkorridorene kan også kombineres. Korridorene blir vurdert opp mot et referansealternativ (0-alternativet), som i planprogrammet er definert som situasjonen i 2030 hvis tiltak ikke gjennomføres, men hvor andre rammeforutsetninger som f.eks. vedtatte utbygginger, samferdselsprosjekt, befolkningsprognoser etc. tas hensyn til.

Figurene under viser justert gul og rød korridor i innsnevret planområde. I rød korridor er området hvor veg i dagen skal utredes vist med skravur.



Gul korridor:

Gul korridor starter i nytt kryss mellom E18 og rv. 36 i Skjelsvikdalen. Etter krysset går ny rv. 36 inn i tunnel og kommer ut ved Klevstrand. Mellom Klevstrand og Skipperåsen skal det bli utredet veg i dagen. Kryssing av elva utredes med parallell klaffebru, erstatte eksisterende bru eller beholde eksisterende bru. Fra brua går vegen i ny tunnel gjennom Skipperåsen og videre frem til Bjørnstad. På strekningen Klevstrand-Bjørnstad utredes også ingen tiltak på eksisterende veg.

Rød korridor:

Rød korridor starter i nytt kryss mellom ny E18 og rv. 36 i Skjelsvikdalen. Det skal utredes ny veg i dagen over Herøya og direkteførte ramper i tunnel. På strekningen Klevstrand-Skipperåsen skal det utredes veg i dagen og tunnel. Kryssing av Porsgrunnselva utredes med bru eller tunnel.

Gjennom Skipperåsen vil vegen gå i tunnel og etter tunnelen skal det utredes veg i dagen og tunnel frem til Rødmyr.

Utredningsprogram

Konsekvensutredningen skal besvare utredningsbehovet som er påpekt i fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen skal gi beslutningstaker full oversikt over påregnelige virkninger av tiltaket, både permanent og i gjennomføringsfasen. Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet. Det skal også utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse som vil beskrive og vurdere uønskede hendelser eller farer samlet inn under områdene naturfare, store ulykker og tilsiktede handlinger.

Konsekvensutredningen vil også vurdere mulighetene for etappevis utbygging.

Planprosess, fremdrift og medvirkning

Politisk koordineringsgruppe i Bystrategi Grenland fungerer som referansegruppe. Administrativ koordineringsgruppe i Bystrategi Grenland brukes som ekstern samarbeidsgruppe, og har jevnlig møter. Det er også opprettet en administrativ arbeidsgruppe hvor prosjektteamet i SVV, kommunene og fylkeskommune møtes hver tredje uke.

Planarbeidet ble varslet desember 2020. Dette for å kunne starte arbeidet med geotekniske og geologiske undersøkelser, prøvetaking av forurensning, samt arbeidet med prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Forslag til planprogram behandles og legges på høring og offentlig ettersyn av kommunen. Etter høring må planprogrammet fastsettes. Etter fastsetting begynner arbeidet med å utarbeide planforslaget til kommunedelplan med konsekvensutredning. Målet er vedtatt kommunedelplan innen utgangen av 2023. Framdriftsplanen for planprosessen jf. fig. 7.1 og tabell 7.3 i forslaget til planprogram vil justeres til fastsetting. Når kommunedelplanen er vedtatt må staten beslutte om arbeidet med reguleringsplan skal starte opp.

Rådmannens vurdering av høringsforslaget

Riksveg 36 er en viktig hovedveg i Grenland. Rådmannen vurderer det derfor som svært viktig at det gjennom planarbeidet søkes løsninger som sikrer lokaltrafikken god kobling til det nye riksvegnettet, og at ny veg bidrar til å styrke kollektivtrafikken og byutviklingen. I det ligger en forventning om grundig utredning av de viktigste trafikkstrømmene og målpunkt i og utenfor selve planområdet. En relevant problemstilling er statens krav til fremkommelighet og hastighet på den nye riksveien, sett opp mot byområdets behov for et bedre lokalt trafikksystem og mål om by- og næringsutvikling. Hovedtyngden av trafikken på strekningen fra Skjelsvikdalen til Skyggestein er lokal og går gjennom tett bebyggelse. Rådmannen vurderer derfor dette til først og fremst å være et bypakkeprosjekt, og mener det må kunne forutsettes at planlegging og bygging av ny rv. 36 tilpasses byområdets mål og behov.

Rådmannen registrerer at det er kommet nye statlige signaler om kutt i midler til samferdselstiltak og forslag til endring i vegnormalene for blant annet å redusere kostnader, klimagassutslipp og naturinngrep. Statens vegvesens mål om at vegutbygging skal ha god lokal tilpasning, mer gjenbruk av eksisterende vegnett og bygging med et så lite fotavtrykk som mulig virker derfor fornuftige. Signalene fra staten underbygger behovet for å planlegge og bygge ny rv. 36 gjennom byområdet som del av en større helhet. Ved en videreføring av Bypakke Grenland har Porsgrunn kommune vedtatt at bompengesatser og belastningen holdes på omtrent dagens nivå. Etter rådmannens vurdering må derfor planleggingen av ny rv. 36 tilpasses finansieringsmulighetene for utbygging av riksvegen slik at det er nok midler igjen til andre nødvendige investeringsprosjekter i en ny bypakke.

Rådmannen understreker viktigheten av å etterstrebe nullvekstmålet, som er en premiss for å få en byveksttåle med staten. Nullvekstmålet for persontransporten med bil gjelder for hele byregionen samlet, noe som betyr at det er rom for biltrafikkvekst på enkeltstrekninger så lenge det totalt sett ikke er vekst i byregionen. Behov for framtidig kapasitet på rv. 36 i Grenland må derfor sees i sammenheng med de statlige rammebetingelsene som påvirker trafikkveksten, som for eksempel el-bilavgifter. Det er ikke hensiktsmessig å planlegge for unødvendig høy kapasitet som medfører store inngrep og kostnader, samt unødvendig strenge bilrestriktive tiltak i byområdet for øvrig. Med dette som utgangspunkt må planarbeidet ta hensyn til lokaltrafikken og ivareta helheten i

transportsystemet i byområdet i vesentlig større grad enn andre riksvegprosjekt. Etter rådmannens vurdering er det ingen motsetning mellom å vektlegge lokale behov og planlegge helhetlige løsninger for transportsystemet i byområdet. Det har stor betydning å komme videre i planprosessen for å sikre tilstrekkelig modenhet i prosjektet og opprettholde prioriteringen i Nasjonal Transportplan slik saken nå ligger, og samtidig sikre framdriften i arbeidet med proposisjon til Stortinget for videreføring av Bypakke Grenland. Raskest mulig framdrift på planarbeidet for rv. 36 sikrer tidligere avklaring for gjennomføringen av vegprosjektet, men også for resten av prosjektene i en ny bypakke, hvor flere av investeringene i en ny portefølje avhenger av løsningen på rv. 36.

Rådmannen er tilfreds med at Statens vegvesen har revidert planprogrammet etter innspill og dialog med Porsgrunn kommune, og særlig at planområdet er betydelig innsnevret for de områder som nå vurderes som uaktuelle for videre utredninger. Rød korridor er også mer lesbar nå som det skilles mellom strekning i dagen (skravert) og strekninger i tunnel (uten skravur). I følge Statens vegvesen må korridorene ha en bredde utover selve veglinja. Dette for å ha plass til midlertidig anleggsområde, trafikkavvikling i anleggsfasen, omlegging av adkomstveger, tilgrensende veger og omlegging av gang- og sykkelveger, samt ta høyde for usikkerhet knyttet til geoteknikk. Rådmannen støtter dette. Likevel vurderer rådmannen det som tydelig i revidert planprogram at elva i gul korridor skal krysses i dagen der dagens bru ligger, og videre at kryssing av elva i dagen for rød korridor er tydelig begrenset slik det fremgår av det skraverte området på kartutsnittet over. Det reviderte planprogrammet viser dermed tydeligere hvilke områder som skal utredes, herunder bredden på krysningsalternativene over elva.

Rådmannen er også fornøyd med at omlegging av gang- og sykkelvegnettet vil ivaretas som del av prosjektet der dette er nødvendig som følge av valgt løsning.

Rådmannen støtter en rask planavklaring slik det fremgår av planprogrammet, og vurderer det som viktig og hensiktsmessig at forslagsstiller legger opp til en bred og god medvirkning gjennom hele planprosessen. En god fremdrift er vesentlig for prosessen for videreføring av Bypakke Grenland og øvrige arealmessige planavklaringer.

Formannskapet behandlet første versjon av planprogrammet den 31. mars 2022. Vedtakspunktene om stamveg i dagen gjennom Herøya og kryssløsning i Skjelsvikdalen for lokaltrafikken er ivarettatt i rådmannens innstilling.

Konklusjon

Etter rådmannens vurdering gir revidert forslag til planprogram et godt grunnlag for videre arbeid med rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein, og anbefaler at forslag til planprogram datert 22.06.22 legges ut på høring og offentlig ettersyn med de premisser og forutsetninger som fremgår av innstillingen.